



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: **[ID: 6277] Progetto “PA 12/09 – Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa – Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 - Lavori di ricostruzione del Viadotto San Giuliano lungo la S.S. 640 Caltanissetta-Agrigento dal km 62+720 al km 63+900”.**
Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..
Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. CGD.ST.PA.460361 del 20/07/2021, successivamente perfezionata ed integrata con le note prot. CDG.ST.PA.522604 del 18/08/2021 e prot. CDG.ST.PA.562069 del 09/09/2021, rispettivamente acquisite al prot. MATTM-84076 del 30/07/2021, prot. MATTM-89997 del 18/08/2021 e prot. MATTM-96699 del 10/09/2021, la Società Anas S.p.A. Struttura Territoriale Sicilia ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., per il progetto “PA 12/09 – Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa – Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 - Lavori di ricostruzione del Viadotto San Giuliano lungo la S.S. 640 Caltanissetta-Agrigento dal km 62+720 al km 63+900” in Comune di Caltanissetta.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, oggetto dell’istanza presentata è l’intervento di demolizione e successiva ricostruzione in sede del Viadotto San Giuliano, tra il km 62+720 e il km 63+900 della S.S. 640 Caltanissetta-Agrigento, da oltre quattro anni interdetto al traffico poiché fortemente dissestato a causa della vetustà delle strutture e della presenza di fenomeni geodinamici che ne hanno fortemente condizionato l’integrità delle fondazioni rendendo impossibile l’utilizzo. Ad oggi il traffico leggero e pesante che dalle province di Agrigento e Caltanissetta si dirige verso l’autostrada Palermo-Catania e viceversa, viene dirottato su arterie secondarie del tutto inadeguate all’aumento di volume di traffico, interferendo pesantemente anche con il centro abitato di Caltanissetta determinando un incremento dell’inquinamento acustico ed atmosferico legato alla congestione del traffico cittadino.

Secondo quanto riportato dal proponente, finalità della soluzione progettuale è il miglioramento delle attuali condizioni di servizio e di sicurezza e della S.S. 640 Caltanissetta-Agrigento, nonché di decongestionamento dei flussi di traffico esistenti, con particolare riferimento al centro abitato di Caltanissetta, con conseguente riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico.

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2021-0183

Data stesura: 13/09/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 15/09/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

L'intervento in valutazione si configura come "modifica" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10) "autostrade e strade extraurbane principali".

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

Il Viadotto San Giuliano oggetto di intervento è situato tra il km 62+720 e il km 63+900 della S.S. 640 Caltanissetta-Agrigento in Comune di Caltanissetta. Il Viadotto da oltre quattro anni è interdetto al traffico poiché fortemente dissestato a causa della vetustà delle strutture e della presenza di fenomeni geodinamici che hanno fortemente condizionato l'integrità delle fondazioni rendendo impossibile l'utilizzo. Ad oggi il traffico leggero e pesante che dalle province di Agrigento e Caltanissetta si dirige verso l'autostrada Palermo-Catania e viceversa, viene dirottato su arterie secondarie del tutto inadeguate all'aumento di volume di traffico, interferendo pesantemente anche con il centro abitato di Caltanissetta determinando un incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico legato alla congestione del traffico cittadino. Il proponente riferisce che dalle indagini eseguite sulle strutture è emerso che non è possibile, né utile procedere al consolidamento dell'attuale Viadotto in quanto i danni strutturali e l'attività dei fenomeni morfogenetici sono tali da rendere questo tipo di intervento, oltre che particolarmente oneroso, anche poco efficace nel tempo e pertanto ha sviluppato e proposto l'intervento di demolizione e successiva ricostruzione in sede del Viadotto. L'intervento prevede la demolizione completa, con micro-cariche, delle campate e pile esistenti e la ricostruzione di un nuovo impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo, modulando il nuovo schema longitudinale dell'attraversamento con campate di luce massima pari a 72 m., ovvero pari al doppio di quelle esistenti (di lunghezza di 36 m.) con conseguente riduzione del numero delle pile, da 31 a 16. Sia le pile che le spalle saranno realizzate con la stessa tipologia di fondazioni indirette su pozzi come il viadotto attuale. La profondità dei pozzi di fondazione sarà variabile tra i 44 m. e i 16 m.. Il nuovo Viadotto sarà realizzato con una vita naturale VN=100 anni, secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018), in quanto più cautelativo per gli aspetti ambientali collegati alla durabilità delle opere, alla minore necessità di manutenzione ed alla sicurezza.



Il proponente riferisce che la configurazione del nuovo viadotto avrà impatti positivi sulle seguenti componenti:

- Suolo e sottosuolo riducendo sensibilmente il consumo di suolo ed eliminando le interferenze con i fenomeni geodinamici;
- Paesaggio il minor numero delle pile riduce l'impatto visivo del viadotto;
- Acqua con l'aumento della luce delle campate e la riduzione del numero delle pile l'interferenza con il reticolo idrografico superficiale è inferiore rispetto alla situazione attuale peraltro quasi nulla.

Per quanto riguarda "*Zone umide, riparie, foci dei fiumi*" il proponente riferisce che il Viadotto non ricade in tali aree.

Con riferimento a "*Zone montuose e forestali*" il Viadotto non interessa tali zone.

Per quanto attiene a "*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*" il proponente riferisce che l'area di intervento non interessa tali siti.

Con riguardo alle "*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*" il proponente riporta che il viadotto interessa in parte in aree soggette a vincolo ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) e ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto riguarda i "*Siti contaminati*" (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che l'area di intervento non ricade all'interno di detti siti.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l'area ricade in zona sismica 4.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, l'area di intervento è parzialmente inserita tra quelle vincolate dal PAI per la presenza di frane.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che l'area di intervento non è sottoposta a vincolo idrogeologico.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il proponente, nella lista di controllo, riporta che il sito di intervento non ricade in altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

Con riferimento alla cantierizzazione il proponente, nella documentazione trasmessa, riporta che il cantiere è ubicato in un'area disabitata con gli ingressi direttamente sulla strada statale e che verranno messi in atto interventi di mitigazione finalizzati al contenimento degli impatti.

Il proponente riporta che la modifica progettuale comporta solo la produzione di terre e rocce da scavo che saranno gestite presso discariche autorizzate. Per quanto riguarda i materiali provenienti dalle demolizioni, questi saranno frantumati in cantiere attraverso un impianto di

trasformazione mobile autorizzato dalla Regione e riutilizzato nell'ambito del cantiere dei lavori di ammodernamento della S.S. 640.

Conclusioni

Oggetto dell'istanza presentata dalla Società Anas S.p.A. Struttura Territoriale Sicilia, è l'intervento di demolizione e successiva ricostruzione in sede del Viadotto San Giuliano, in Comune di Caltanissetta, tra il km 62+720 e il km 63+900 della S.S. 640 Caltanissetta-Agrigento, da oltre quattro anni interdetto al traffico poiché fortemente dissestato a causa della vetustà delle strutture e della presenza di fenomeni geodinamici che ne hanno fortemente condizionato l'integrità delle fondazioni rendendo impossibile l'utilizzo. Ad oggi il traffico leggero e pesante che dalle province di Agrigento e Caltanissetta si dirige verso l'autostrada Palermo-Catania e viceversa, viene dirottato su arterie secondarie del tutto inadeguate all'aumento di volume di traffico, interferendo pesantemente anche con il centro abitato di Caltanissetta determinando un incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico legato alla congestione del traffico cittadino. Il nuovo Viadotto, realizzato con una vita naturale VN=100 anni, secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018), in quanto più cautelativo per gli aspetti ambientali collegati alla durabilità delle opere, alla minore necessità di manutenzione ed alla sicurezza con un miglioramento in termini di sicurezza strutturale, sarà caratterizzato da una riduzione del numero delle pile (da 31 a 16 pile) che determinerà un minore impatto dell'opera sul paesaggio, sul reticolo idrografico superficiale e sulla falda superficiale a carattere stagionale. Finalità della soluzione progettuale proposta, è il miglioramento delle attuali condizioni di servizio e di sicurezza della S.S. 640 in quanto la ripresa del traffico sulla strada statale eviterà l'utilizzo di strade secondarie non idonee, nonché l'attraversamento del centro abitato di Caltanissetta con conseguente riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità dell'intervento proposto come sopra indicate, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, nonché di sicurezza, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata. Per quanto attiene al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, il soggetto proponente dovrà provvedere a dare attuazione agli adempimenti di cui all'art. 24 del D.P.R. 120/2017.

Pertanto, sulla base delle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)